

Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf einen Sitz für Automobile, insbesondere mit einem verstellbaren Mittel in der Lehne im Bereich der Lendenwirbel nach dem Patentanspruch 1.

[0002] Bei Rückenlehnen von Sitzen, z.B. Autositzen, Bürostühlen und Sesseln besteht das Bedürfnis, den Lordosenbereich in seiner Härte und Kontur dosiert einzustellen, um die anatomisch korrekte Krümmung der Wirbelsäule auch bei längerem Sitzen wirkungsvoll zu unterstützen. Dabei sollte die Position unter Umständen auch in der Höhe einstellbar sein, um zum Beispiel bei einem größeren Menschen, bei dem sich der Lordosenbereich etwas weiter oben befindet, die Kontur oder Härte eben dort einstellen zu können, während bei einem kleineren Menschen ein weiter unten liegender einstellbarer Bereich wählbar ist.

[0003] Aus DE 199 24 591 ist eine Vorrichtung zur Polsterunterstützung für eine Rückenlehne eines Sitzes bekannt geworden, bei der im Lordosenbereich eine Anzahl länglicher Biegefederelemente vorgesehen ist, die sich quer zur Lehne erstrecken und eine Polsterunterstützung bilden. Der Längsträger ist in einer Richtung verformbar, welche senkrecht zum Längsträger ist. Eine Verstellvorrichtung am Längsträger ermöglicht, dass das Federelement im Bereich des Längsträgers bewegbar ist, so daß sich die Form der Polsterunterstützungsfläche verändert. Aus der genannten Schrift ist ferner bekannt, mindestens ein sich federnd abstützendes Element vorzusehen, das in Richtung auf die Sitz- und/oder Lehnenfläche hin und von dieser fortbewegbar gelagert ist. Eine teleskopisch aufgebaute Verstellvorrichtung, die mindestens zwei ineinander genestete Zylinderhülsen aufweist, die über Gewindeabschnitte derart zusammenwirken, daß bei einer Drehung der äußeren Hülse die innere in Richtung der gemeinsamen Achse verstellt wird, wobei die äußere Hülse drehbar aber axial gesichert ist, dient zur Betätigung des federnd abgestützten Elements. Die äußere Hülse der Verstellvorrichtung ist mit einem Drehantrieb in Verbindung.

[0004] Aus DE 23 39 069 ist ein Sitz für Fahrzeuge bekannt geworden, bei dem u.a. die Rücklehne durch eine Auswölbung im Lordosenbereich eine Unterstützung im Lendenwirbelbereich ermöglicht. Der ausgewölbte Bereich kann in zeitlichen Intervallen mehr oder weniger vorgewölbt werden. Dadurch soll ein abwechselndes Vergrößern und Verkleinern der Zwischenwirbelräume bewirkt werden, wodurch der Stoffwechsel der Bandscheiben und des diese umgebenden Gewebes verbessert werden soll.

[0005] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, einen Sitz, insbesondere für Automobile zu schaffen mit einer Polsterunterstützung, welche einfach aufgebaut und einbaubar ist und mit einfachen Mitteln in ihrer Lage verändert werden kann.

[0006] Diese Aufgabe wird durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst.

[0007] Bei der Erfindung ist ein längliches biegeelastisches Element vorgesehen, das sich quer in der Lehne erstreckt, und zwar im Lordosenbereich der sitzenden Person. Das längliche biegeelastische Element erstreckt sich über die gesamte Breite der Lehne bzw. des Lehnrahmens. Das längliche Element kann aus einem geeigneten Kunststoff einteilig hergestellt werden. Es kann jedoch auch bei einer anderen Ausgestaltung aus Federstahl bestehen, das mit einem Kunststoffmaterial umspritzt ist.

[0008] In den Endbereichen ist das längliche Element mit zwei Bowdenzügen verbunden. Bowdenzüge oder Kabelzüge bestehen bekanntlich aus einem Zugseil, das innerhalb einer Hülle geführt ist. Bei der Erfindung ist das eine Ende des Zugseils der Bowdenzüge mit einer Betätigungsvorrichtung verbunden, die vorzugsweise an der Lehne angebracht ist und am anderen Ende am Lehnrahmen befestigt. Die Bowdenzughülle stützt sich an einem Widerlager des länglichen Elements ab, durch welches das Zugseil längsbeweglich hindurchgeführt ist. Bei der Ausübung eines Zuges auf die Zugseile wird mithin das längliche Element gegenüber dem Lehnrahmen bewegt. Bei einer entsprechenden Anbindung der Zugseile am Lehnrahmen kann auf diese Weise das längliche Element nach vorn verstellt werden, wobei das Ausmaß dieser Verstellung vom Verstellweg der Betätigungsvorrichtung abhängt. Vorzugsweise sind die Zugseile in Sitzrichtung gesehen vor dem länglichen Element am Lehnrahmen, d.h. insbesondere an den seitlichen Rahmenabschnitten angebunden. Auf diese Weise ist das längliche Element am Lehnrahmen verstellbar aufgehängt.

[0009] Die Ausübung des Zuges auf die Zugseile kann durch eine manuelle Betätigung erfolgen, beispielsweise mit Hilfe eines Handrades oder eines Hebels, der z.B. über eine Kulissenführung, eine Spindel oder dergleichen eine Zugbewegung erzeugt. Es ist auch eine Art Winde mit Blockierung denkbar. Alternativ zu einer manuellen Betätigung ist auch eine elektrisch angetriebene Zugvorrichtung denkbar, die in die Lehne eingebaut wird.

[0010] Nach einer Ausgestaltung der Erfindung erfolgt die Anbindung der Zugseile am Lehnrahmen über eine Feder.

[0011] Nach einer anderen Ausgestaltung der Erfindung ist das längliche Element in der Lehne höhenverstellbar gelagert und mittels einer zweiten Betätigungsvorrichtung in seiner Höhe einstellbar. Hierdurch kann eine Anpassung an den Lordosenbereich der Sitzperson vorgenommen werden.

[0012] Es versteht sich, daß auch eine periodische Betätigung des länglichen Elements mit Hilfe eines geeigneten automatischen Antriebs möglich ist, um eine massierende Einwirkung auf die Wirbelsäule und den die Wirbelsäule umgebenden Lendenbereich der Sitzperson zu erzeugen.

[0013] Es ist üblich, in Lehnen von Kraftfahrzeugsitzen eine flexible Matte oder ein flexibles Gitter in die

Lehne einzubauen. Nach einer Ausgestaltung der Erfindung ist das längliche Element an einem derartigen Gitter oder einer derartigen Matte im Rahmen angehängt.
[0014] Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung wird nachfolgend anhand von Zeichnungen näher erläutert.

Fig. 1 zeigt schematisch perspektivisch eine Rückenlehne mit einer Vorrichtung nach der Erfindung.

Fig. 2 zeigt schematisch einen Horizontalschnitt durch die Rückenlehne nach Fig. 1.

[0015] In Fig. 1 ist ein Rahmen 10 einer Rückenlehne eines Sitzes für ein Automobil angedeutet mit den seitlichen Holmen 12, 16 und der oberen Traverse 18 und der unteren Traverse 20. Im unteren Bereich des Rahmens 10 erstreckt sich nahezu über den Abstand der Holme 12, 16 ein flaches biegeelastisches Element 30 von relativ geringer Höhe. Es besteht einteilig aus einem Kunststoffmaterial oder aus einem Federstahl, der mit Kunststoff ummantelt ist. Das biegeelastische Element 30 kann irgendeine gewünschte Kontur haben, beispielsweise in Abständen Verbreiterungen aufweisen. Dies ist im einzelnen nicht dargestellt. Die Höhenlage des elastischen Elements 30 ist derart, daß sich eine Person auf der nicht gezeigten Sitzfläche sitzend mit ihrem Lendenwirbelbereich im Bereich des länglichen Elements 30 befindet.

[0016] In Fig. 1 erkennt man ferner zwei Bowdenzüge 22, 24, welche eine Umhüllung 26 und ein Zugseil 26a aufweisen, wie an sich bekannt. An der Innenseite des Holms 16 ist eine nicht näher dargestellte Betätigungsvorrichtung 28 angebracht, welche über ein Handrad 30, das über eine Welle 32 mit der Betätigungsvorrichtung 28 verbunden ist, auf die Bowdenzüge 22, 24 wirkt.

[0017] Wie sich aus Fig. 2 ergibt, ist in den Endbereichen des elastischen Elements 30 jeweils ein Widerlager 34, 36 angebracht. Das Zugseil 26a der Bowdenzüge 22, 24 erstreckt sich längsbeweglich durch die Widerlager 34 bzw. 36, während sich die Hülle 26 am Widerlager 34 bzw. 36 abstützt. Das freie Ende des Zugseils 26a ist bei 38 bzw. 40 am Holm 12 bzw. 16 angebunden. Diese Anbindung kann unter Zwischenschaltung einer zugelastischen Feder vorgesehen sein, was jedoch nicht dargestellt ist. Wie aus Fig. 2 ferner zu erkennen, liegen die Anbindepunkte 38, 40 für das Zugseil 26a zur Lehnenvorderseite bzw. zur Sitzfläche hin. Das längliche Element 30 ist mithin über die Bowdenzüge 22, 24 aufgehängt.

[0018] Eine flexible Matte oder ein Gitter 40 ist zwischen den Traversen 18, 20 angeordnet, an der oberen Traverse 18 befestigt und mit der unteren Seite am länglichen Element 30 angebracht.

[0019] Wird mit Hilfe des Handrads 30 und der Betätigungsvorrichtung 28 eine Zugkraft auf die Zugseile 26a ausgeübt, wird dadurch das längliche Element 30 parallel zu sich selbst nach vorn verstellt in Richtung

Pfeil 42 (Fig. 2). Mit Hilfe der manuellen Verstellung läßt sich mithin die Lage des biegeelastischen länglichen Elements 30 nach vorn bzw. nach hinten in gewünschter Weise verstellen. Darüber hinaus kann auch eine Verstellmöglichkeit in Höhenrichtung vorgesehen sein (nicht gezeigt), um eine Anpassung an die Größe der Sitzperson zu erhalten.

[0020] In der Betätigungsvorrichtung 28 ist eine geeignete Vorkehrung vorgesehen, welche bei einer Drehung des Handrads 30 diese in eine translatorische Bewegung umsetzt. Dies kann mit Hilfe einer Winde, einer geeigneten Exzentrizität oder auf sonstige Art und Weise erfolgen. Es versteht sich, daß die Betätigung auch motorisch erfolgen kann.

Patentansprüche

1. Sitz für Automobile oder dergleichen mit einer einen Rahmen (10) aufweisenden Lehne und einem verstellbaren Mittel in der Lehne im Bereich der Lendenwirbelsäule, **gekennzeichnet durch** folgende Merkmale:

- ein längliches, biegeelastisches, sich quer im Rahmen (10) erstreckendes Element (30)
- zwei Bowdenzüge (22, 24) mit je einer Hülle (26) und einem Zugseil (26a)
- eine Betätigungsvorrichtung (28, 30) an der Lehne (10) zur Ausübung eines Zuges auf die Zugseile (26a)
- jeweils ein Widerlager (34, 36) für eine Bowdenzughülle (26) in jedem Endbereich des länglichen Elements (30), **durch** welche das Zugseil (26a) längsbeweglich hindurchgeführt ist und
- eine Befestigung (38, 40) des freien Endes des Zugseils (26a) an einem zugekehrten Teil des Lehn Rahmens, wodurch das längliche Element (30) im Rahmen (10) so aufgehängt ist, daß bei einer Zugkraft an dem Zugseil (26a) das längliche Element (30) nach vorn bewegt wird.

2. Sitz nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Anbindung (38, 40) der Zugseile (26a) am Rahmen (10) in Sitzrichtung vor dem länglichen Element (30) liegt.

3. Sitz nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Anbindung der Zugseile (26a) über eine Feder erfolgt.

4. Sitz nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, daß** das längliche Element (30) einteilig aus Kunststoff geformt ist.

5. Sitz nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch**

gekennzeichnet, daß das längliche Element (30) aus Federstahl besteht, das mit Kunststoff ummantelt ist.

6. Sitz nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet, daß** das längliche Element (30) an einer flexiblen Matte (40), an einem flexiblen Gitter der dergleichen in dem Rahmen (10) aufgehängt ist. 5
7. Sitz nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet, daß** die Bowdenzüge (22, 24) zu einer gemeinsamen Betätigungsvorrichtung (28, 30) an der Lehne (10) geführt sind. 10
8. Sitz nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet, daß** das längliche Element (30) in der Lehne höhenverstellbar gelagert und mittels einer zweiten Betätigungsvorrichtung in seiner Höhe einstellbar ist. 15 20

25

30

35

40

45

50

55

